Aleksandra Gnas*

# Odpowiedzialność za roboty inteligentne

**Spis treści**


I. Wprowadzenie
II. Istota robotów inteligentnych
   1. Pojęcie „robota inteligentnego"
III. Pojęcie „sztucznej inteligencji"
IV. Osobowość prawna robota inteligentnego
V. Zasady odpowiedzialności za roboty inteligentne
   1. Uwagi ogólne
   2. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka
   3. Odpowiedzialność za produkt niebezpieczny
   4. Odpowiedzialność na zasadzie winy
VI. Roboty inteligentne a ubezpieczenia
   1. Uwagi ogólne
   2. Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej
   3. *No-fault insurance*
VII. Podsumowanie


**Streszczenie**

Artykuł przedstawia pojęcia „robotów inteligentnych" i „sztucznej inteligencji". Autorka dokonuje analizy możliwości nadania robotom inteligentnym osobowości prawnej oraz określa zasady, reżimy i przesłanki odpowiedzialności za działania wyrządzone przez robota inteligentnego. Przedmiotem pracy jest także scharakteryzowanie możliwych wariantów ubezpieczenia na wypadek szkód wyrządzonych przez robota inteligentnego – obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i *no-fault insurance*.

**Słowa kluczowe:** sztuczna inteligencja; roboty inteligentne; odpowiedzialność za roboty inteligentne; ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej; *no-fault insurance*.

**JEL:** K1, K15

* Absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego; ORCID https://orcid.org/0000-0002-1379-9611.

# I. Wprowadzenie

Życie w XXI wieku to życie w otoczeniu nowych technologii – zgodnie z badaniami Głównego Urzędu Statystycznego z 2019 r. w Polsce ponad 80% gospodarstw domowych posiada przynajmniej jeden komputer (GUS, 2019), a sztuczna inteligencja to już nie science-fiction. Korzystamy z niej, używając aplikacji Google Maps, która wskazuje nam najszybszą drogę czy YouTube'a proponującego obejrzenie następnego filmiku w oparciu o naszą wcześniejszą aktywność. Słynny autonomiczny samochód Tesli to nic innego, jak robot wyposażony w SI. Chociaż dalszy rozwój technologii i możliwość korzystania z robotów inteligentnych w medycynie, prawie czy rolnictwie brzmi ekscytująco, to by było to bezpieczne dla użytkownikom i mogło ułatwić rozwój twórcom, za postępem technicznym musi nadążyć prawo. Przed państwami, które chcą wziąć udział w wyścigu technologicznym stoi zadanie sformułowania zasad etycznych, określenia przesłanek i podmiotów odpowiedzialnych za działania robotów inteligentnych, a także stworzenie ram ewentualnego ubezpieczenia. Analiza proponowanych w literaturze rozwiązań oraz komparatystyka postulatów unijnych i krajowych dotyczących wyżej wskazanych kwestii będzie przedmiotem niniejszego artykułu.

# II. Istota robotów inteligentnych

## 1. Pojęcie „robota inteligentnego"

Prawnicze rozważania nad odpowiedzialnością za działania maszyn inteligentnych należy poprzedzić próbą sprecyzowania pojęć „robot autonomiczny" oraz „robot inteligentny" ze względu na brak definicji legalnej robota autonomicznego i robota inteligentnego tak w ustawodawstwie krajowym, jak i na szczeblu unijnym. Sformułowaniem jednolitych i wspólnych dla państw członkowskich definicji ma zająć się Komisja Europejska na mocy Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2017 r., zawierającej zalecenia dla Komisji w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki (2015/2103(INL))[1]. Zgodnie z Rezolucją, robotem inteligentnym będzie ten, który spełnia wszystkie następujące z 5 kryteriów: 1) zdobywa autonomię za pomocą czujników lub za pomocą wymiany danych z otoczeniem (przez wzajemne połączenia) oraz przez wymianę i analizę tych danych; 2) posiada przynajmniej minimalną formę fizyczną; 3) dostosowuje swoje zachowania i działania do otoczenia; 4) nie posiada funkcji życiowych w sensie biologicznym; 5) kryterium fakultatywne – posiada zdolność samokształcenia na podstawie zdobytego przez siebie doświadczenia i interakcji z otoczeniem.

Wydaje się, że wskazanie ostatniej przesłanki jako nieobligatoryjnej jest celowe, ponieważ dzięki temu robot bez zdolności uczenia się będzie tylko robotem autonomicznym[2], ten zaś wyposażony w umiejętność samodoskonalenia stanie się robotem inteligentnym. Aktualnie statusy obu rodzajów robotów nie są prawnie uregulowane, a takie rozróżnienie pozwoli na stworzenie

[1] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2017 r. zawierające zalecenia dla Komisji w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki (2015/2103(INL)) (Dz.U. UE. C. z 2018 r. Nr 252, str. 239).

[2] Jak wskazują C. i T. Hughes, robotem autonomicznym będzie ten, który: 1) jest w stanie wykrywać zmienne środowiska wewnętrznego i zewnętrznego za pomocą oprogramowania i minimum 1 czujnika; 2) praca robota jest sterowana za pomocą programu; 3) oprogramowanie robota musi reagować na zmienne minimum w 1 sposób; 4) maszyna musi posiadać własne źródło prądu; 5) robot musi rozumieć język, który ją zaprogramował; 6) robot musi wykonywać program samodzielnie; 7) robot nie może być organizmem żywym (zob. Hughes i Hughes, 2017, s. 20).

kompleksowych norm dotyczących maszyn i autonomicznych, i inteligentnych. Chociaż roboty autonomiczne są co do zasady przewidywalne[3] (mogą działać tylko tak, jak zaprogramował je człowiek), można sobie jednak wyobrazić wiele sytuacji, w których będzie to utrudnione. Przykładowo, robot błędnie zrozumie polecenie i wykona czynność powodującą szkodę; robot latający wyłączy się w trakcie lotu i spadnie, wybijając szybę czy uderzając przechodnia w głowę. Zdecydowanie większym ryzykiem obarczone jest korzystanie z robota inteligentnego, którego działanie nie jest już w pełni podporządkowane ludzkim decyzjom. Nadto chociaż producent może ograniczyć pewne funkcje maszyny, nie będzie miał on wpływu na jej ostateczny „kształt" z uwagi na to, że robot uczy się m.in. poprzez interakcje z otoczeniem, a środowisko nauki jest zależne wyłącznie od posiadacza. Określenie podmiotu odpowiedzialnego jest więc działaniem niezbędnym w kontekście robotów inteligentnych.

## III. Pojęcie „sztucznej inteligencji"

Powszechne rozumienie terminu „sztuczna inteligencja" jako gałęzi informatyki tworzącej symulatory ludzkiego myślenia w postaci programów komputerowych[4] jest, jak słusznie wskazuje się w literaturze, zjawiskiem o charakterze socjologicznym oraz subiektywnym i nie może mieć przełożenia na regulacje prawne, nie tłumaczy bowiem tego pojęcia w sposób techniczny, a jedynie odnosi się do ludzkiego wyobrażenia na ten temat (Zieliński, 2020). Bardziej precyzyjne jest sformułowanie z dokumentu opracowanego przez Komisję Europejską „Sztuczna Inteligencja dla Europy" z dnia 25 kwietnia 2018 r., który stanowi, że „termin sztuczna inteligencja odnosi się do systemów, które wykazują inteligentne zachowanie dzięki analizie otoczenia i podejmowaniu działań – do pewnego stopnia autonomicznie – w celu osiągnięcia konkretnych celów"[5]. Słusznie wskazuje się tu na odbieranie przez robota sygnałów ze środowiska oraz oddziaływanie na to środowisko, brakuje jednak odniesienia do samodoskonalenia się, które jest obligatoryjną umiejętnością przypisaną robotowi inteligentnemu. Każdy tego typu robot musi mieć zdolność uczenia się, nie każdy jednak musi posiadać ją w identycznym stopniu zaawansowania. Rozróżnia się bowiem dwa rodzaje sztucznej inteligencji: „słabą" oraz „silną", z czego ta pierwsza pozwala na symulowanie ludzkiego myślenia, druga zaś jest zdolna do samodzielnego myślenia[6].

Aktualnie nie istnieje żaden robot wyposażony w silną sztuczną inteligencję – a niektórzy badacze twierdzą, że może on nigdy nie powstać (Zieliński, 2020). Posiadamy jednak dosyć dobrze rozwiniętą słabą sztuczną inteligencję, w ramach której można wyodrębnić kilka form zaawansowania w zależności od ludzkiego zaangażowania w kontrolowanie maszyny. Jak wskazuje Tomasz Zieliński, podstawowy z robotów wyposażony w sztuczną inteligencję może tylko dostarczać informacji, jak robi to Google Maps, wskazując możliwą najszybszą drogę w danej chwili (decyzję jednak pozostawiając nam), ten na poziomie pośrednim zaproponuje konkretne działanie (na przykład w postaci komend zwolnij, przyspiesz), ale również nie wykona ich za

[3] Wynika to z programowalności robotów autonomicznych – są one wyposażone w zestaw instrukcji, które określają: rodzaj, czas, miejsce, warunki oraz sposób wykonywanego przez robota działania, przez co działa on samodzielnie, ale tylko w określony sposób (zob. Hughes i Hughes, 2017, s. 20).

[4] Za *Słownikiem języka polskiego* PWN, jest to „dział informatyki badający reguły rządzące zachowaniami umysłowymi człowieka i tworzący programy lub systemy komputerowe symulujące ludzkie myślenie" (zob. Słownik języka polskiego. Warszawa: PWN. Pozyskano z: https://sjp.pwn.pl/sjp/sztuczna--inteligencja;2466532.html (10.11.2020).

[5] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 25.04.2018 r. „Sztuczna inteligencja dla Europy" (COM/2018/237 final). Pozyskano z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0237) (20.11.2020).

[6] Silna sztuczna inteligencja prawdopodobnie posiadałaby świadomość tego, że istnieje (zob. Bringsjord i Govindarajulu, 2020).

nas, natomiast najbardziej zaawansowany robot inteligentny jest w stanie prowadzić samochód, a nasza rola zostanie zminimalizowana do kontroli. Mając na uwadze dążenie do rozwijania autonomiczności w robotach inteligentnych i ewentualną ludzką zawodność w nadzorze nad nimi, określenie zasad i podmiotu odpowiedzialnego czy to poziomie krajowym, czy wspólnotowym zdaje się być kwestią priorytetową.

## IV. Osobowość prawna robota inteligentnego

Z rozważaniami na temat odpowiedzialności cywilnej za robota inteligentnego nierozerwalnie połączona jest kwestia jego osobowości. Ponieważ wciąż w większości krajów świata roboty nie mają uregulowanego statusu prawnego, doktryna oraz prawodawca unijny wypracowali wachlarz rozmaitych koncepcji. W Rezolucji PE proponowane jest nadanie zaawansowanym robotom inteligentnym statusu osób elektronicznych, dla których określenie ich jako produktu lub rzeczy zdają się niewystarczające, a które dzięki temu odpowiadałyby za naprawienie wyrządzonych przez siebie szkód. Rezolucja nie precyzuje szczegółów tego nowatorskiego pomysłu. W polskiej literaturze przykładowo postuluje się, że mógłby to być status zbliżony do osobowości prawnej, lecz powstały w ten sposób podmiot posiadałby ograniczoną zdolność do czynności prawnych w celu sprawowania nad nim kontroli (Anusz, 2019). Wydaje się, że jest to koncepcja zbliżona do proponowanego w amerykańskiej literaturze przyznania robotom osobowości na wzór tej posiadanej przez osoby prawne (Vladeck, 2014), ponieważ osoba elektroniczna to forma zbliżona do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, w której wspólnicy rejestrowaliby robota inteligentnego jako „spółkę". Wspólnicy w celu utworzenia osoby elektronicznej byliby zobowiązani do stworzenia kapitału zakładowego, którego wysokość zależałaby od ryzyka popełnienia deliktu przez robota. Tym sposobem maszyna wyposażona w sztuczną inteligencję odpowiadałaby ze swojego własnego majątku.

Chociaż te i inne koncepcje są szeroko rozpatrywane przez przedstawicieli doktryny, to ostatecznie są przez nich odrzucane, ponieważ obecnie istniejące roboty są wyposażone w „słabą sztuczną inteligencję" i bezcelowe jest nadawanie im osobowości prawnej. Jeszcze bardziej radykalne stanowisko zajmuje Polska. W dokumencie „Polityka Rozwoju Sztucznej Inteligencji w Polsce na lata 2019–2027" sprzeciwia się nadaniu sztucznej inteligencji osobowości prawnej w prawie polskim i międzynarodowym (MC i MPiT, 2020, s. 42). Takie skrajne podejście może być usprawiedliwione okresem, na jaki ten plan rozwoju jest przygotowany (i stanowiskiem, że silna sztuczna inteligencja nie powstanie przed rokiem 2027), aczkolwiek należy odnieść się do niego krytycznie, szczególnie w aspekcie odrzucania projektów na arenie międzynarodowej. Faktycznie, w najbliższych latach sprecyzowanie zasad odpowiedzialności i podmiotu odpowiedzialnego za czyny robotów inteligentnych zdaje się być wystarczające, jednak unijna inicjatywa wypracowania zasad i stworzenia ram przyszłych regulacji nie jest działaniem przedwczesnym, a w kontekście głosów futurologów, którzy twierdzą, że w roku 2050 będą już istnieć maszyny dorównujące ludzkim umiejętnościom (Newseria, 2018) – może pojawiła się nawet zbyt późno.

# V. Zasady odpowiedzialności za roboty inteligentne

## 1. Uwagi ogólne

Aktualnie na świecie specyficzne przepisy dotyczące odpowiedzialności robotów inteligentnych odnoszą się tylko do samochodów autonomicznych, a uregulowanie pozostałych kategorii robotów wciąż jest przedmiotem prac legislacyjnych w Europie i poza nią. W polskiej literaturze przedmiotu jako podstawę odpowiedzialności analizuje się oba źródła odpowiedzialności, jednak z uwagi na wyraźne wskazanie kierunku stanowienia prawa przez Unię Europejską w komunikatach i wytycznych w tym temacie, rozważania należy poświęcić odpowiedzialności deliktowej, w szczególności opartej na zasadzie ryzyka. Przedstawiona poniżej analiza dotyczy robotów wyposażonych w słabą sztuczną inteligencję, wobec których nieplanowane jest nadanie osobowości prawnej, przez co należy je traktować jako rzecz, produkt lub zwierzę. Zwroty dysponent, użytkownik, właściciel w literaturze używane są zamiennie i odnoszą się do podmiotu odpowiedzialnego innego niż producent.

## 2. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka

Jako przykład metody uregulowania odpowiedzialności za działania robotów inteligentnych podawana jest jedna z zasad reżimu odpowiedzialności deliktowej – ryzyko. Jej założenia polegają na zaostrzeniu odpowiedzialności poprzez uniezależnienie jej od powstania winy i bezprawności, przez co przesłankami jej zaistnienia są tylko szkoda, która została wyrządzona w warunkach danego przepisu (w przypadku art. 435 k.c. – w ramach prowadzonego przez siebie przedsiębiorstwa czy art. 436 k.c. – ruchu pojazdu) oraz związek przyczynowy między szkodą a warunkami. W każdym przepisie statuującym odpowiedzialność na zasadzie ryzyka znajdują się okoliczności wyłączające – dla art. 435 k.c. są to powstanie szkody: przez działanie siły wyższej, wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej (Kaliński, 2018).

Za słusznością stosowania tej zasady w przypadku robotów inteligentnych przemawia wzmocnienie pozycji poszkodowanego i lepsza ochrona jego dóbr, ponieważ nie będzie musiał on wykazywać ani winy osoby posługującej się robotem inteligentnym, ani wadliwości robota. Docelowo można byłoby objąć odpowiedzialnością również producentów robotów, przykładowo w ramach art. 435 k.c. działających jako przedsiębiorcy (Krasuski, 2020). W doktrynie można znaleźć głosy wyrażające niepokój co do konsekwencji stosowania tej zasady – taka zaostrzona odpowiedzialność mogłaby zniechęcić prywatnych użytkowników i spowolnić rozwój przedsiębiorców używających przy produkcji sztucznej inteligencji (Labuhn, 2020).

Aby chociaż częściowo temu zapobiec, pojawiają się stanowiska aprobujące wyłączenie z kategorii podmiotów odpowiedzialnych tych użytkowników robota, którzy nie są profesjonalistami. Według niektórych autorów (Chłopecki, 2020), ponoszenie przez prywatnych dysponentów maszyn inteligentnych odpowiedzialności na zasadzie ryzyka jest „nieżyciowe", a strach przed jej poniesieniem skutecznie ograniczy chętnych do korzystania z robotów. Argumentem za taką formą regulacji jest fakt, że większość maszyn o wysokim potencjalnym stopniu zagrożenia, czyli inteligentnych robotów medycznych, wykonujących usługi prawnicze, wykorzystywanych na giełdzie, należy do przedsiębiorstwa, co będzie skutkowało zastosowaniem zasady ryzyka. Ta sama

zasada będzie również zastosowana w stosunku do użytkownika samochodu autonomicznego wyposażonego w sztuczną inteligencję, dodatkowo będzie on zaś obowiązany do ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem tego pojazdu.

### 3. Odpowiedzialność za produkt niebezpieczny

O zastosowaniu do robotów przepisów o produkcie niebezpiecznym informuje przywołana wcześniej Rezolucja Parlamentu Europejskiego[7]. Implementowana do prawa krajowego w postaci nowych przepisów kodeksu cywilnego dyrektywa nr 85/374/EWG[8] statuuje, że odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za produkty posiadające wady ponosi producent lub importer oraz definiuje produkt jako „każdą rzecz ruchomą, z wyjątkiem surowców rolnych i produktów łowiectwa [...]", Rezolucja precyzuje zaś, że w ramach tego pojęcia mieszczą się roboty autonomiczne i roboty wyposażone w sztuczną inteligencję, lecz nieposiadające zdolności do samodzielnego dokonywania decyzji, dlatego wobec nich trzeba będzie bądź doprecyzować obecną, bądź stworzyć nową regulację. Przesłankami powstania odpowiedzialności producenta są wytworzenie lub dystrybucja wadliwego produktu w ramach swojej działalności gospodarczej, zaistnienie szkody oraz związek przyczynowy pomiędzy tymi dwoma warunkami. Przesłankami wyłączającymi odpowiedzialność wymienionymi w dyrektywie są natomiast: udowodnienie, że produkt nie został wprowadzony do obrotu (przeniesienie odpowiedzialności na importera); ujawnienie się wady produktu po wprowadzeniu do obrotu; wykazanie, że produkt nie został wyprodukowany w celu sprzedaży bądź w ramach działalności gospodarczej; udowodnienie, iż wada produktu jest wynikiem zgodności z przepisami; wykazanie, że stan wiedzy technicznej w chwili wprowadzenia do obrotu nie pozwolił na wykrycie wady.

Słusznie wskazuje się, że nie wszystkie przesłanki egzoneracyjne powinny odnosić się do maszyn inteligentnych – jeśli producent będzie posiadał kontrolę nad aktualizacjami i zmianami nawet po sprzedaży, nie może powoływać się na ujawnienie wady produktu po wprowadzeniu do obrotu (Jagielska, 2020). Inaczej należy skonstruować regulacje w sytuacji, kiedy znacząco wzrasta umiejętność samouczenia się robota lub kontrola producenta zostaje nad nim ograniczona na rzecz użytkownika; w obu sytuacjach odpowiedzialność producenta powinna zostać ograniczona (Krasuski, 2020). Kilka trudności zauważa Komisja Europejska w dokumencie „Biała księga w sprawie sztucznej inteligencji. Europejskie podejście do doskonałości i zaufania"[9]. Problematyczne w przypadku maszyn inteligentnych wydaje się wykazanie związku przyczynowego między szkodą a wadliwością produktu – pomimo wyposażenia robota w sztuczną inteligencję wciąż pozostaje on urządzeniem, które może błędnie odczytać dane, może się „zawiesić" czy, niezależnie od posiadania najwyższych dostępnych zabezpieczeń, być ofiarą ataku cybernetycznego. W przytoczonych sytuacjach szkoda nie będzie wynikiem wady produktu, dlatego najprawdopodobniej wina zostanie przypisana użytkownikowi robota.

[7] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 lutego 2017 r. zawierające zalecenia dla Komisji w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki (2015/2103(INL)) (Dz.U. UE. C. z 2018 r. Nr 252, str. 241).

[8] Dyrektywa Rady z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe (Dz.U. UE. L. z 1985 r. Nr 210, str. 29 z późn. zm.).

[9] European Commission (2020), *White Paper On Artificial Intelligence – A European approach to excellence and trust*, European Commission (online: www.ec.europa.eu), str. 17.

### 4. Odpowiedzialność na zasadzie winy

W literaturze przedmiotu jako kolejny wariant unormowania odpowiedzialności deliktowej za roboty inteligentne wysuwa się odpowiedzialność opartą na zasadzie winy. Aby zaistniała, muszą wystąpić następujące przesłanki: wina, szkoda, związek przyczynowy między nimi oraz bezprawność[10]. Pojęcie „winy" ujmowane jest na dwa sposoby; po pierwsze w ramach tzw. teorii psychologicznej, według której istotne jest nastawienie sprawcy do wyrządzonego czynu, po drugie w ramach teorii normatywnej, wobec której wina jest zbieżna z niewłaściwym zachowaniem (Kaliński, 2018). Standard wyrażony w art. 415 k.c. modyfikuje art. 431 k.c., stanowiący o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez zwierzęta. Warunkami jej powstania są: chowanie lub posługiwanie się zwierzęciem, które wyrządziło szkodę oraz związek przyczynowy między szkodą a zdarzeniem powodującym szkodę, które musi nastąpić koniecznie z własnego popędu zwierzęcia[11]. To właśnie art. 431 k.c. i wina w nadzorze nad zwierzęciem miałyby być stosowane w przypadku wyrządzenia szkody przez robota inteligentnego.

Postulowane są dwie możliwości uregulowania odpowiedzialności opartej na tej formie winy. Według A. Chłopeckiego (2018), zakres podmiotowy dysponentów robotów ograniczałby się tylko do osób prywatnych, przedsiębiorcy zaś odpowiadaliby za szkody na zasadzie ryzyka. Użytkownik, którego urządzenie wyrządziło szkodę, z odpowiedzialności zwalniałby się przez udowodnienie, że jego działanie było prawidłowe, ponieważ zgodne z instrukcją. Ponadto dotyczyłoby to wszystkich rodzajów maszyn inteligentnych, niezależnie od wyglądu i funkcji. Nieco węższą propozycję wysuwa A. Krasuski (2020). Aprobuje on możliwość uznania robota inteligentnego za zwierzę, jednak w ściśle określonych warunkach: albo urządzenie będzie wizualnie zbliżone do wyglądu zwierzęcia, albo będzie zachowywało się jak zwierzę, albo będzie posiadało obydwie wskazane wyżej cechy. Powodem ograniczenia kategorii robotów jest fakt, że skoro robot celowo stworzony został na podobieństwo zwierzęcia, to ulokowanie go w reżimie odpowiedzialności za winę w nadzorze nad zwierzęciem jest zgodne z intencją. Chociaż koncepcje użycia zasady winy czy ryzyka są interesujące, raczej nie będą miały przełożenia na rzeczywistą regulację unijną czy krajową, tekst Rezolucji wyraźnie bowiem sugeruje użycie konstrukcji odpowiedzialności za produkt niebezpieczny jako podstawę odpowiedzialności.

## VI. Roboty inteligentne a ubezpieczenia

### 1. Uwagi ogólne

Analiza reżimów, zasad oraz podmiotu odpowiedzialnego za działania robotów prowadzi do pytania, jak można skutecznie zabezpieczyć się przed skutkami tej odpowiedzialności w postaci roszczeń odszkodowawczych. W maju 2020 r. w Japonii pojawiły się pierwsze dostępne na świecie ubezpieczenia od wypadków i szkód wyrządzonych przez roboty (PAP, 2020). Potrzeba ta pojawiła się w wyniku nie nagłego rozwoju sztucznej inteligencji, a wybuchu pandemii wirusa SARS-CoV-2 i konieczności ograniczenia kontaktów z ludźmi. Inteligentne roboty wykonują prostą pracę, taką jak dostarczanie żywności lub dezynfekcja powierzchni, lecz mimo to ubezpieczyciel Sompo Japan zdecydował, że ze względu na powszechność użycia maszyn warto wprowadzić

[10] W literaturze przedmiotu panuje spór nad tym czy bezprawność to przesłanka odpowiedzialności, czy element winy (zob. Kaliński, 2018, nb. 40).

[11] Wyr. SN z 6.06.1968 r., I CR 148/68, OSNC 1969, nr 11, poz. 199.

taką usługę do swojej oferty i istnieje duża szansa, że ubezpieczyciele z innych krajów podążą tą drogą.

W literaturze przedmiotu oraz dokumentach przygotowanych przez Unię Europejską jako propozycja wskazywane jest tylko jedno ubezpieczenie – obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, na wzór ubezpieczeń komunikacyjnych. Stanowisko doktryny amerykańskiej kształtuje się nieco inaczej z uwagi na bardziej popularny w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie system *no-fault insurance* (Levy, 2020), w którym odszkodowanie należy się poszkodowanemu niezależnie od winy sprawcy i jego odpowiedzialności cywilnej, stosowany jest on głównie przy ubezpieczeniu posiadaczy pojazdów.

## 2. Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

Według art. 822 k.c., „przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony". Oznacza to, że aby po stronie ubezpieczyciela zaistniał obowiązek wypłaty świadczenia odszkodowawczego osobie trzeciej, po stronie ubezpieczającego bądź ubezpieczonego musi powstać odpowiedzialność cywilna za popełnioną szkodę wobec osoby trzeciej (Krajewski, 2020). Jednym ze źródeł szkody jest czyn niedozwolony, jak również wadliwość produktu niebezpiecznego. Ponieważ może być to szkoda zarówno majątkowa, jak i niemajątkowa, osoba poszkodowana może ubiegać się o zadośćuczynienie za krzywdę (Szczerbowski, 2020). Niekiedy obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może być nałożony ustawowo – jest tak w przypadku posiadaczy pojazdów mechanicznych[12].

Taka konstrukcja obligatoryjnego ubezpieczenia jest proponowana w Rezolucji w sprawie robotyki. Parlament Europejski sugeruje Komisji oraz sektorowi ubezpieczeń stworzenie nowej kategorii ubezpieczeń obowiązkowych dla zaawansowanych technicznie robotów, dodatkowo wzmocnionych funduszem, z którego wypłacane byłoby odszkodowanie za szkody nieobjęte ubezpieczeniem; również małe roboty autonomiczne objęte miałyby być specjalnym, indywidualnym funduszem. Oba fundusze służyłyby również (na wzór Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego) do wypłaty świadczenia w przypadku, gdy szkoda została wyrządzona przez robota nieubezpieczonego przez podmiot zobowiązany. Składka ubezpieczeniowa miałaby być płacona albo cyklicznie przez czas korzystania z robota, albo jednorazowo przy wprowadzeniu robota na rynek. W celu bardziej efektywnego uzyskania odszkodowania, roboty objęte ubezpieczeniem podlegałyby obowiązkowi wpisania do stworzonego przez Unię Europejską rejestru.

W rejestrze zostałyby wpisane również dane producenta oraz właściciela urządzenia, będących podmiotami zobowiązanymi do zawarcia umowy ubezpieczenia robota. Rezolucja nie precyzuje tego budzącego wątpliwości zagadnienia. Za pozostawieniem producenta w kręgu obciążonych obowiązkiem przemawia zmniejszone ryzyko niezawarcia umowy ubezpieczenia, jednak przeciwko takiej regulacji istnieją co najmniej trzy istotne argumenty. Po pierwsze, producent po sprzedaniu produktu klientowi przestaje mieć wpływ na działanie robota, ponieważ to od właściciela zaczyna zależeć jego zachowanie. Po drugie, producent najprawdopodobniej zawrze

[12] Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. 2019 poz. 2214 z późn. zm.).

umowę z ubezpieczycielem znajdującym się w kraju jego działalności, co zdaje się być potencjalnie problematyczne w przypadku właściciela używającego robota tylko i wyłącznie w swoim, innym państwie. Po trzecie, nieuzasadnione jest nakładanie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia na producenta w przypadku, kiedy robot jest wykorzystywany przez właściciela nieskłonnego do opłacania składki ubezpieczeniowej. Z uwagi na powyższe, obowiązek ubezpieczenia w przypadku producenta należałoby gruntownie doprecyzować.

Głównym motywem przemawiającym za wprowadzeniem obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla dysponentów robotów inteligentnych jest ułatwienie w ustaleniu podmiotu odpowiedzialnego dzięki rejestrowi i opłacaniu składek, ponadto obligatoryjność zapewniłaby wysokie prawdopodobieństwo pokrycia odszkodowania. Potencjalnie problematyczne może się za to okazać zobowiązanie sektora ubezpieczeniowego do opracowania adekwatnych co do ryzyka ubezpieczeniowego usług – głównie z powodu początkowej małej ilości użytkowanych robotów inteligentnych (Krasuski, 2020). Stworzenie kompleksowego i działającego systemu będzie więc wymagać od Unii i ubezpieczycieli współpracy na wielu płaszczyznach.

## 3. *No-fault insurance*

Ubezpieczenie *no-fault* jest specyficznym ubezpieczeniem komunikacyjnym, funkcjonującym głównie w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i krajach skandynawskich. Jego istotą jest skrócenie procesu prowadzącego do uzyskania odszkodowania, ponieważ należy się ono niezależnie od winy i odpowiedzialności deliktowej sprawcy, a z żądaniem wypłaty poszkodowany zwraca się bezpośrednio do własnego ubezpieczyciela (Samson, 2017). *No-fault insurance* pokrywa wszelkie koszty leczenia[13] ubezpieczonego kierowcy oraz jego pasażera, i w odróżnieniu od ubezpieczeń opartych na odpowiedzialności deliktowej nie ma znaczenia czy winnym szkody jest inny uczestnik ruchu drogowego, czy kierowca, nie bada się bowiem winy w ogóle. Dodatkowo sprawca zdarzenia nie ponosi odpowiedzialności wobec poszkodowanego, przez co przesłanką wypłaty świadczenia ubezpieczyciela jest tylko wyrządzona szkoda. Chociaż poprzez te dwie cechy korzystanie z *no-fault insurance* skutkuje szybszą i efektywniejszą kompensacją, to nie jest ona pełna, ponieważ utrzymanie takiego samego poziomu wysokości odszkodowania jak w systemie deliktowym oraz objęcie ubezpieczeniem szkód zarówno majątkowych, jak i niemajątkowych wiązałoby się m.in. z podniesieniem kosztów (Ludwichowska, 2011). Z uwagi na to stosowane są ograniczenia w postaci ograniczenia wysokości świadczenia ubezpieczyciela, a ponadto niemożliwości uzyskania zadośćuczynienia.

Supozycja zastosowania takiego rozwiązania jest przedmiotem dyskusji głównie w amerykańskiej literaturze, a wysunął ją D. Levy już w 2012 roku[14]. Chociaż konstrukcja *no-fault insurance* jest znacząco odmienna od ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jako podmioty odpowiedzialne za robota inteligentnego i zobowiązane do uiszczania składki ubezpieczeniowej Levy wyznaczył ten sam krąg – producenta, właściciela bądź użytkownika. Zauważając również problem związany z czasem użytkowania robota i okresem płacenia składek, autor proponuje uzależnić obowiązek od użytkowania (nie korzystasz = nie płacisz), a nawet nakazać producentom

[13] Jako przykłady, co mieści się w pojęciu „koszty leczenia" można wymienić: rachunki medyczne, utracone zarobki, niezbędne usługi w tym opieka nad dziećmi, sprzątanie bądź zakupy spożywcze, koszty pogrzebu pasażera (więcej: Steenson, 2019, rozdz. 8).

[14] Mowa o artykule *When robots do wrong. In Conference on Advances in Computing and Entertainment*, Kathmandu, 2012 (za Levy, 2020, s. 9).

opłacenie pierwszego roku trwania ubezpieczenia, by mieć pewność, że robot będzie ubezpieczony. Przeciwnicy zastosowania *no-fault insurance* do robotów krytykują głównie jego obligatoryjność, twierdząc, że jest to nie do wyegzekwowania w przypadku nowych technologii z uwagi na brak fizycznych granic w wielu aspektach. W odpowiedzi na te zarzuty Levy stwierdza, że takie rozwiązanie międzynarodowe działa w innych kwestiach – i prawdopodobnie będzie działać co do robotów inteligentnych – w Unii Europejskiej.

## V. Podsumowanie

Rozważania dotyczące unormowania statusu robotów inteligentnych prowadzą do wniosku, że ich kompleksowa regulacja jest słuszna, a wręcz niezbędna. Dostosowanie obowiązującego prawa czy niekiedy stworzenie nowych regulacji jest szczególnie istotne dla przedsiębiorców zajmujących się nowymi technologiami, ponieważ wyznaczenie obowiązków i zasad, według których będą musieli tworzyć urządzenia inteligentne sprawi, że nie będą mogli być później oskarżeni o działanie nieetyczne czy niezgodne z prawem. Jest to istotne również dla konsumentów korzystających z robotów, których bezpieczeństwo psychiczne i fizyczne wobec tak rozwiniętej techniki powinno być priorytetem.

Proponowane w aktach Unii Europejskiej rozwiązania zdają się odpowiadać potrzebom nowoczesnego społeczeństwa. Nadanie najbardziej zaawansowanym robotom statusu elektronicznej osoby prawnej jest działaniem nieco wykraczającym poza aktualne możliwości techniki, lecz zdecydowanie nie „nadgorliwym". Ustanowienie obowiązku ubezpieczenia i stworzenie rejestru oraz funduszy odszkodowawczych to słuszna reakcja na ryzyko związane z popełnieniem szkody przez roboty inteligentne oraz ochrona wszystkich podmiotów prawa przed trudnościami z uzyskaniem odpowiedniej kompensacji.

### Bibliografia

Anusz, A. (2019). Podmiotowość prawna osoby elektronicznej a rozwój sztucznej inteligencji w wybranych obszarach prawa konsumenckiego. *Internetowy Przegląd Prawniczy TBSP UJ*, (2), 50. Pozyskano z: http://www.tbsp.w- pia.uj.edu.pl/documents/4137545/143155033/IPP_2_2019.pdf#page=42 (4.06.2021).

Bringsjord, S. i Govindarajulu, N.S. (2020). *Artificial Intelligence*. The Stanford Encyclopedia of Philosophy (Summer 2020 Edition). Pozyskano z: <https://plato.stanford.edu/archives/sum2020/entries/artifi cial-intelligence/> (20.11.2020).

Chłopecki, A. (2018). *Sztuczna inteligencja – szkice prawnicze i futurologiczne*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.

GUS. (2019). *Społeczeństwo informacyjne w Polsce w 2019 roku*. 2019. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny. Pozyskano z: https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/nauka-i-technika-spoleczenstwo-informacyjne/spoleczenstwo-informacyjne/spoleczenstwo-informacyjne-w-polsce-w-2019-roku,2,9.html (12.04.2020).

Hughes, C. i Hughes, T. (2017). *Programowanie robotów: sterowanie pracą robotów autonomicznych* (tłum. K. Matuk). Gliwice: Helion.

Jagielska, M. (2020). Odpowiedzialność za sztuczną inteligencję. W: L. Lai, M. Świerczyński (red.), *Prawo sztucznej inteligencji*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.

Kaliński, M. (2018). Odpowiedzialność odszkodowawcza. W: W. Olejniczak (red.), *System Prawa Prywatnego. Tom VI. Prawo zobowiązań – część ogólna*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.

Kondek, J.M. (2020). Komentarz do art. 822 k.c. W: K. Osajda (red), *Kodeks Cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck/Legalis.

Krajewski, M. (2016). *Umowa ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck/Legalis.

Krasuski, A. (2020). *Status prawny sztucznego agenta. Podstawy prawne zastosowania sztucznej inteligencji*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck/Legalis.

Kurowska-Tober, E., Czynienik, Ł. i Koniarska, M. (2019). Aspekty prawne sztucznej inteligencji – zarys problematyki. *Monitor Prawniczy*, (21). Dodatek do numeru.

Labuhn, A. (2020). Wpływ czwartej rewolucji przemysłowej na prawo – cywilnoprawna odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez systemy sztucznej inteligencji. W: D. Wetoszka (red), *Prawo gospodarcze*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck/Legalis.

Levy, D. (2020). Intelligent no-fault insurance for robots. *Journal of Future Robot Life*, (1).

Ludwichowska, K. (2011). Koncepcja no-fault w w kompensacji szkód komunikacyjnych. W: K. Ludwikowska (red.), *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*. Warszawa: Poltext.

MC i MPiT. (2020, 26 lutego). *Polityka Rozwoju Sztucznej Inteligencji w Polsce na lata 2019–2027*. Warszawa: Ministerstwo Cyfryzacji, Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii. Pozyskano z: https://www.gov.pl/web/cyfryzacja/konsultacje-spoleczne-projektu-polityki-rozwoju-sztucznej-inteligencji-w-polsce-na--lata-2019--2027 (20.11.2020).

Newseria. (2018, 17 października). Do 2050 roku świat ludzi i maszyn będzie jednością. Wyzwaniem stanie się etyczne wykorzystanie sztucznej inteligencji oraz zapanowanie nad nią. Pozyskano z: https://biznes.newseria.pl/news/do-2050-roku-swiat-ludzi,p666419421 (20.11.2020).

PAP. (2020, 5 października). Japońska firma oferuje ubezpieczenie od szkód wyrządzonych przez roboty. Pozyskano z: https://www.pap.pl/pap-technologie/729631%2Cjaponska-firma-oferuje-ubezpieczenie-od-szkod -wyrzadzonych-przez-roboty.html (24.11.2020).

Samson, M. (2017). Funkcjonowanie systemów kompensacji szkód komunikacyjnych no-fault na podstawie doświadczeń Stanów Zjednoczonych. *Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 500.

*Słownik języka polskiego*. Warszawa: PWN. Pozyskano z: https://sjp.pwn.pl/sjp/sztuczna-inteligencja;2466532.html (10.11.2020).

Steenson, M.K. (2019). Basic Economic Loss Benefits. W: M.K. Steenson, *Minnesota No-Fault Automobile Insurance*. LexisNexis. Pozyskano z: https://books.google.pl/books?id=9maDfOCUcMAC&pg=PT684&lpg=PT684&dq=Steenson,+Basic+Economic+Loss+Benefits&source=bl&ots=BHIE0G3Buo&sig=ACfU3U27HgP1_Wbkkh0n7s017hvIEqIVLw&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwjvpsnfmu70AhWRyosKHd0WBLMQ6AF6BAgNEAM#v=onepage&q=Steenson%2C%20Basic%20Economic%20Loss%20Benefits&f=false.

Szczerbowski, J. (2020). Komentarz do art. 822 k.c. W: M. Załucki (red.), *Kodeks Cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck/Legalis.

Vladeck, D.V. (2014). Machines without principals: liability rules and artificial intelligence. *Washington Law Review*, 89.

Zieliński, T. (2020). Definicja sztucznej inteligencji. W: L. Lai, M. Świerczyński (red.), *Prawo sztucznej inteligencji*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.

Ziemski, M. (2017). *Osoba elektroniczna posiadająca osobowość elektroniczną*. Pozyskano z: https://ingremio.org/2017/01/osoba-elektroniczna-posiadajaca-osobowosc-elektroniczna/ (17.11.2020).